



LANDESHAUPTFRAU-STELLVERTRETER
Franz SCHNABL

3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
TELEFON 02742/9005 Durchwahl 12210
FAX 02742/9005 - 15460
post.lhstvschnabl@noel.gv.at
www.noe.gv.at/datenschutz

7. Jänner 2020

Herrn
Präsident des NÖ Landtages
Mag. Karl Wilfing
im Hause

Landtag von Niederösterreich
Landtagsdirektion
Eing.: 07.01.2020
zu Ltg.-932/A-4/117-2019
-Ausschuss

Sehr geehrter Herr Präsident!

Zur Anfrage des Abg. Mag. Georg Ecker betreffend „Probleme durch Schwerverkehr im Ortsgebiet von Obernalb“ (Ltg.-932/A-4/117-2019) darf ich wie folgt Stellung nehmen:

Zu 1)

Die konkreten rechtlichen Rahmenbedingungen ergeben sich aus dem Wortlaut des § 43 StVO 1960, welcher Grundlage für die Erlassung von Verkehrsbeschränkungen ist.

Alle dort genannten Verkehrsmaßnahmen müssen erforderlich und nicht bloß zweckmäßig sein. Erforderlich ist eine Verkehrsbeschränkung nach stRsp des VfGH dann, wenn sie aufgrund der örtlichen und verkehrsmäßigen Gegebenheiten der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs oder der Ordnung des ruhenden Verkehrs dient und sich aufgrund des **Anhörungs- und Ermittlungsverfahrens** ergibt, dass dieses Interesse das persönliche oder wirtschaftliche **Interesse** der Verkehrsteilnehmer an der ungehinderten Benützung der Verkehrswege **überwiegt** (Interessenabwägung durch die Behörde).

Verkehrsbeschränkungen **dürfen daher auch nur in jenem sachlichen, zeitlichen, örtlichen und personellen Umfang erlassen werden, in dem der im Einzelnen angestrebte, vom B-VG und der StVO geschützte Zweck dies rechtfertigt.**

Die **Schwere des Eingriffs** in die ungehinderte Benützung der Verkehrswege und der vom Gesetz gebilligte und von der Behörde beabsichtigte **Zweck der Verkehrsbeschränkung** müssen in einem **angemessenen Verhältnis** stehen.

Bei Prüfung der Erforderlichkeit sind die auf bestimmten Straßen oder Straßenstrecken, für welche die Verordnung erlassen werden soll, anzutreffenden, für den spezifischen Inhalt der betr. Verordnung relevanten Umstände (zB Verkehrsbelastung, Verkehrsbedeutung, Lage, Widmung und Beschaffenheit der Straße oder der an der Straße gelegenen Gebäude oder Gebiete) mit jenen Umständen zu **vergleichen**, die für eine nicht unbedeutende Anzahl anderer Straßen zutreffen. Zeigt dieser Vergleich, dass sich durch die geplante Verkehrsbeschränkung nur eine Verlagerung der Gefährdung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf andere gleichwertige Straßen ergibt, ist die Verordnung dieser Verkehrsbeschränkung gesetzwidrig.

Die eine Verkehrsbeschränkung verordnende Behörde muss bei allen vom örtlichen Geltungsbereich der Verordnung erfassten Straßen die spezielle Verkehrs- und Gefahrensituation auf diesen Straßen berücksichtigen und darf dabei nicht über die vom Gesetzgeber für Straßen mit annähernd gleicher typischer Gefahrenlage geregelten Verkehrsbeschränkungen hinausgehen.

Zu 2)

Die "Negativkundmachung (in Form einer Aufhebung)" der folgenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h, welche innerhalb des Ortsgebietes ex lege gilt, stößt aus verkehrspsychologischer Sicht auf Kritik. Dahingehend wird einerseits auf die Ausführungen im Projekt GONZALES, BMVIT 2005, auf Seite 102 des Endberichtes vom Juni 2005,

2. Absatz, verwiesen, wobei die darin enthaltenen Feststellungen wiederum auf

Untersuchungen des international bekannten Verkehrspsychologen Cohen aus dem Jahre 1994 abgeleitet werden.

Zu 3)

a) Einmündungsbereich der L 1056 nördlicher und südlicher Ast in die B 35

Von 03.11.2017 bis 10.11.2017 wurden betreffend des Kreuzungsbereiches B35/L1056 durch die NÖ Straßenbauabteilung 1 Geschwindigkeitsmessungen auf Höhe des Straßenkilometers 53,895 der B35 durchgeführt. Die Auswertung durch den verkehrstechnischen Sachverständigen ergab, dass die 85%-Perzentile der PKW-Fahrgeschwindigkeiten in Fahrtrichtung nach Pulkau im Annäherungsbereich zur Kreuzung 51 km/h beträgt. Da die Anfahrsichtweite in dem Kreuzungsbereich etwa 30 Meter beträgt und laut einschlägiger RVS bei einer Annäherungsgeschwindigkeit von etwa 50 km/h die Mindestsichtweite 70 Meter betragen muss, wurde beginnend ab der Gebäudenische Hornerstraße Nr. 2, sich über die Einmündung der L 1056 erstreckend, bis zur Grünfläche ca. 25 Meter südwestlich der Einmündung des nördlichen Astes der L 1056 in Fahrtrichtung nach Pulkau, eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h verfügt.

b) Kreuzungsbereich der B 35 mit der Gemeindestraße Im Winkl und der Gemeindestraße Sonnleiten

Von der Abteilung Landesstraßenplanung (ST3) wurden Messungen mittels Seitenradar bzw. Messplatten auf der B 35 bei Straßenkilometer 54,190 in Fahrtrichtung nach Retz und Kilometer 54,290 in Fahrtrichtung nach Pulkau, in der Zeit vom 28.03.2018, 11.00 Uhr bis 03.04.2018, 09.00 Uhr, durchgeführt.

Diese Messungen haben für die Fahrtrichtung nach Retz einen Mittelwert von 44,7 km/h und eine 85%-Perzentile von 52,7 km/h ergeben. Für die entgegengesetzte Fahrtrichtung wurde ein Mittelwert von 45,7 km/h und eine 85%-Perzentile von 53,7 km/h erhoben.

Nach dem Gutachten des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik vom 21.11.2018 liegen diese Kenngrößen der Fahrgeschwindigkeiten unter dem Durchschnittswert für Ortsgebiete mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, wobei in Anbetracht der dortigen Anlagen- und Sichtverhältnissen auch das Geschwindigkeitsniveau den Begegnungssichtweiten entspricht, sodass keine Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung abzuleiten war. Eine routinemäßige Überwachungstätigkeit wurde als ausreichend angesehen.

- c) Geschwindigkeitsüberschreitungen am südwestlichen Ortsende von Oberhalb bzw. Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in dem derzeit unbeschränkten Freilandbereich zwischen dieser Geschwindigkeitsbeschränkung von km 51,4 und km 51,6 und dem Ortsgebiet von Oberhalb

Von der Abteilung Landesstraßenplanung (ST3) wurden Messungen mittels Seitenradar bzw. Messplatten auf der B 35 bei Straßenkilometer 53,740, in der Zeit vom 28.03.2018, 11.00 Uhr bis 03.04.2018, 09.00 Uhr, durchgeführt.

Diese Messungen haben für die Fahrtrichtung nach Pulkau einen Mittelwert von 56,5 km/h und eine 85%-Perzentile von 64,9 km/h ergeben. Für die entgegengesetzte Fahrtrichtung lagen die entsprechenden Werte bei 50,2 km/h bzw. 56,6 km/h.

Veranlasst wurde eine intensive Geschwindigkeitsüberwachung durch die Exekutive sowie das Anbringen eines Geschwindigkeitsanzeigers. Erneute Kontrollmessungen wurden im Anschluss von 09.10.2018 bis 17.10.2018 durchgeführt. Diese ergaben in Fahrtrichtung nach Retz einen Mittelwert von 46 km/h und eine 85%-Perzentile von 52 km/h sowie in Fahrtrichtung nach Pulkau einen Mittelwert von 52 km/h und eine 85%-Perzentile von 60 km/h.

Es ist ersichtlich, dass die Geschwindigkeitsüberwachung sowie die Anbringung der Geschwindigkeitsanzeige positive Auswirkungen gezeigt haben, da nun in Fahrtrichtung nach Pulkau ein nahezu dem Bundesdurchschnitt entsprechendes Geschwindigkeitsniveau vorlag sowie in Fahrtrichtung nach Retz ein unter dem Bundesdurchschnitt gelegenes Geschwindigkeitsniveau gegeben war.

Die erneute Überprüfung der Gegebenheiten am 30.9.2019 ergab, dass eine Ausweitung des Ortsgebietes mangels entsprechender Bebauung nicht möglich ist. Es wurden Frequenzzählungen und Geschwindigkeitsmessungen bei km 53,760 seitens der

Abteilung Landesstraßenplanung (ST3) mittels Messplatten auf der B 35 in der Zeit vom 30.10.2019, 12.00 Uhr bis 4.11.2019, 09.00 Uhr durchgeführt.

Diese zeigen folgendes Bild:

Fahrtrichtung nach Pulkau:

- Mittelwert aller Fahrgeschwindigkeiten 55,8 km/h
- 85%-Perzentile der Fahrgeschwindigkeiten 63,9 km/h

Fahrtrichtung nach Retz:

- Mittelwert aller Fahrgeschwindigkeiten 47,0 km/h
- 85%-Perzentile der Fahrgeschwindigkeiten 53,1 km/h

Werden diese Ergebnisse mit den entsprechenden Kenngrößen für Ortsgebiete mit einer höchstzulässigen Gesamtgeschwindigkeit von 50 km/h auf dem österreichischen Bundesgebiet verglichen, so zeigt sich, dass in Fahrtrichtung nach Retz die Kenngrößen

etwa dem Bundesdurchschnitt entsprechen, jedoch in Fahrtrichtung nach Pulkau diese Kenngrößen sowohl hinsichtlich des Mittelwertes aller Fahrgeschwindigkeiten, als auch hinsichtlich der 85%-Perzentile, überschritten werden.

Es wurden daher bereits am 29.11.2019 wiederum intensive Geschwindigkeitskontrollen durch die Exekutive angeordnet, um wie im Jahr 2018 ein Absenken der Geschwindigkeit zu erreichen. Weiters darf auf Punkt 5 der Anfrage verwiesen werden.

Zu 4)

Weitere Messungen sind derzeit nicht geplant.

Zu 5)

Bei der Verkehrsverhandlung am 19.12.2019, an welcher auch der die Anfrage stellende Abgeordnete teilnahm, wurde kundgetan, dass sowohl seitens des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik, als auch seitens des Leiters der NÖ Straßenbauabteilungen 1, *bauliche Maßnahmen als zielführend* erachtet werden. Diese werden auch von der

Stadtgemeinde Retz befürwortet. Dahingehend darf auf die Stadtgemeinde Retz verwiesen werden.

Zu 6)

Ergebnis der Verkehrsverhandlung vom 19.12.2019 ist, dass bei der Engstelle und im Bereich des Kindergartens in Oberhalb eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h erfolgen wird.

Diese Geschwindigkeitsbeschränkung hat sich auf den Abschnitt zwischen der südlichen Gebäudefront Winzerstraße Nr. 16 bis zur südlichen Gebäudefront des ehemaligen Pfarrhofes zu erstrecken und ist mit dem Verkehrszeichen gem. § 52 lit. a. Z 10a gemeinsam mit dem Verkehrszeichen „Kinder“ gem. § 50 Z 12 StVO 1960 kundzumachen.

Zu 7)

Die bislang vorliegenden Verkehrszählungen der Jahre 2017, 2018 und 2019 zeigen ein für NÖ Ortsdurchfahrten im Zuge von B-Straßen unter dem Durchschnitt liegendes Verkehrsaufkommen mit einem etwa durchschnittlichen Anteil des Schwerverkehrs. Zur Anregung der Verordnung eines LKW-Fahrverbotes wird festgestellt, dass eine derartige Maßnahme zur Entlastung von Ortsgebieten vom LKW-Durchgangsverkehr auf einer Landesstraße der Kategorie B – wie im gegenständlichen Fall – in Betracht kommt, wenn die entsprechenden Kriterien hinsichtlich der Belästigung oder gegebenenfalls der Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit vorliegen und andererseits eine Verlagerung

auf andere Straßen, wo diese Auswirkungen im geringeren Maße gegeben wären, erfüllt sind. Im gegenständlichen Fall liegt im Umfeld von Oberhalb eine derartige vergleichbare Straße ohne Wohnbebauung an den anrainenden Grundstücken nicht vor, sodass beim bestehenden Straßennetz eine örtliche Verlagerung des LKW-Verkehrs aus dem

Ortsgebiet von Oberhalb in andere Ortsgebiete (z.B. Unteralb, Watzelsdorf, Zellerndorf, Deinzendorf, Rohrendorf) keinesfalls argumentierbar ist.

Aus heutiger Sicht erscheint daher ein Durchfahrtsverbot für LKW mit über 3,5 t Gesamtgewicht in der Ortsdurchfahrt von Oberhalb weder als erforderlich noch rechtlich als begründet.

Mit freundlichen Grüßen

LHStv. Franz Schnabl eh.